VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 155)
z dnia 9 stycznia 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 155)

9 stycznia 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 2090).

W posiedzeniu udział wzięli: **Bogdan Oleksiak** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Mirosław Przewoźnik** dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych, **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Krzysztof Kotyniewicz** prezes Polskiego Związku Głuchych wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Marciniak** prezes Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom „SPINKa".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Krzysztof Karkowski, Sławomir Osuch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego oraz **Tomasz Kuszłejko** – asystent przewodniczącego Komisji do Spraw Petycji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram pierwsze tegoroczne posiedzenie Komisji Infrastruktury. Wszystkim państwu życzę, żeby rok 2018 był dla was bardzo pomyślny, również dla waszych rodzin i najbliższych. Obyśmy spotkali się za rok w równie dobrym zdrowiu i mogli sobie ponownie złożyć życzenia kolejnego dobrego roku.

Przystępujemy do realizacji porządku inauguracyjnego posiedzenia Komisji Infrastruktury w 2018 r. W tej chwili w polskiej polityce dzieją się równolegle bardzo ciekawe rzeczy, ale równie ważny jest problem, jakim zajmiemy się za chwilę.

Szanowni państwo, pragnę poinformować, że marszałek Sejmu, po zasięgnięciu opinii Prezydium Sejmu, skierował do Komisji Infrastruktury, do pierwszego czytania, komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, z druku nr 2090. Porządek dzienny obecnego posiedzenia Komisji obejmuje przeprowadzenie pierwszego czytania tego projektu. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę uwag.

Wobec braku uwag do porządku dziennego stwierdzam, że został on przez Wysoką Komisje przyjęty. Przystępujemy do jego realizacji. Witam przedstawicieli resortu infrastruktury w osobach pana dyr. Bogdana Oleksiaka i towarzyszących mu współpracowników oraz wszystkich gości zaproszonych na dzisiejsze posiedzenie. Witam także przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli.

Myślę, że możemy zaczynać pracę merytoryczną. Bardzo proszę pana posła Sławomira Piechotę o zabranie głosu i przedstawienie projektu ustawy.

Poseł Sławomir Piechota (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, w imieniu Komisji do Spraw Petycji, która jednomyślnie podjęła uchwałę o wystąpieniu z inicjatywą nowelizacji obecnego stanu prawnego, mam zaszczyt przedstawić projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. Przedłożony projekt stanowi reakcję na petycje, które były kierowane do marszałka Sejmu, a następnie przekazane do rozpatrzenia przez Komisję do Spraw Petycji. Z petycjami w tej sprawie wystąpił pan Mariusz Nowak, mieszkaniec Zawiercia. Jako wnioskodawca w tej sprawie wyraził on zgodę na ujawnienie danych osobowych.

Szanowni państwo, pan Mariusz Nowak wnosi o to, żeby dopuścić w Polsce możliwość uzyskania prawa jazdy przez osoby niesłyszące także w przypadku kategorii C, czyli pozwalającego na prowadzenie pojazdów ciężarowych. Pan Nowak wskazuje również na problem związany z egzaminami na prawo jazdy, kiedy przystępują do nich osoby niesłyszące, zwłaszcza w sytuacji, kiedy pojawia się potrzeba pomocy ze strony tłumacza języka migowego. Przedłożony projekt ustawy sprowadza się do uregulowania dwóch przedstawionych kwestii.

Wysoka Komisjo, w naszym projekcie przesądzamy o tym, że nie jest żadną przeszkodą dla uzyskania prawa jazdy kategorii C lub C1 bycie osobą niesłyszącą lub niedosłyszącą. Wyraźnie wskazujemy, że ograniczenie może dotyczyć tylko prawa jazdy kategorii D lub D1, czyli takiego, które upoważnia do prowadzenia autobusów. Naszym zdaniem kierujący autobusem, czyli osoba przewożąca innych ludzi, musi posiadać zdolność do stałej i nieutrudnionej komunikacji z pasażerami. Mogą się bowiem zdarzyć różne sytuacje awaryjne, związane z wypadkiem lub jakimś innym kryzysowym zdarzeniem, a wówczas swobodna komunikacja z pasażerami jest niezbędna. Jednocześnie uważamy, że nie ma żadnych przeszkód ku temu, żeby osoba niesłysząca nie mogła uzyskać prawa jazdy kategorii C lub C1.

Proponujemy także w naszej nowelizacji, żeby jednoznacznie rozstrzygnąć kwestię, iż na wniosek osoby niesłyszącej, która przystępuje do egzaminu na prawo jazdy, wojewódzki ośrodek ruchu drogowego zapewnia nieodpłatną pomoc tłumacza języka migowego.

Skąd w ogóle wziął się ten problem, który usiłujemy teraz rozwiązać? Generalnie tkwi on w rozporządzeniu ministra zdrowia, które zostało wydane jako akt wykonawczy do ustawy z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. We wspomnianym rozporządzeniu z 17 lipca 2014 r., w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców, zostało praktycznie przesądzone, że osoby niesłyszące lub osoby z poważnym ubytkiem słuchu nie mogą starać się o prawo jazdy kategorii C lub C1. Można by uznać w tej sytuacji, że wystarczy zmienić rozporządzenie ministra zdrowia, jednak jest jak zwykle jakieś ale. Ze stanowisk Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Biura Analiz Sejmowych przedstawionych w związku z omawianym projektem wynika, że u ministra zdrowia może nadal istnieć przekonanie, iż dzisiejszy stan prawny, a zwłaszcza stan prawa europejskiego uniemożliwia wprowadzenie proponowanych przez nas uprawnień. Dlatego jesteśmy głęboko przekonani, że konieczne jest wprowadzenie zmiany drogą ustawową.

Żebyście państwo mieli szerszy obraz sytuacji przedstawię, jak ma się rzecz w Europie. Po pierwsze, należy podkreślić, że już od bardzo dawna nie ma żadnych przeszkód, aby niesłyszący kierowali pojazdami osobowymi. Przez wszystkie minione lata nie pojawiły się żadne dowody, które wskazywałyby na to, że niesłyszący stwarzają większe zagrożenie w ruchu drogowym niż osoby słyszące. Aktualnie, przynajmniej w czterech krajach europejskich, co wynika z przeprowadzonej przez nas pogłębionej analizy, osoby niesłyszące mogą uzyskać prawo jazdy na ciężarówki. Mam na myśli Wielką Brytanię, Irlandię, Szwecję i Belgię. Gdyby rozwiązania obowiązujące w wymienionych krajach były pod jakimś względem sprzeczne z prawem europejskim, a to zdawały się sugerować opinie MSZ i Biura Analiz Sejmowych, to z pewnością już dawno zareagowałaby bądź to Komisja Europejska, bądź Trybunał Sprawiedliwości i stwierdziłyby niedopuszczalność tego typu rozwiązań. Na razie jednak nikt z tego rodzaju inicjatywami w ogóle nie wystąpił. Oznacza to, że prawa jazdy uzyskane przez osoby niesłyszące w tamtych czterech krajach nie są w żadnym przypadku kwestionowane. Powiem państwu więcej, w tej chwili po polskich drogach poruszają się już ciężarówki prowadzone przez osoby niesłyszące, które zdobyły uprawnienia w wymienionych przeze mnie wcześniej czterech państwach. Nie ma najmniejszych powodów, aby zakwestionować uprawnienia tych osób do prowadzenia pojazdów ciężarowych, w tym do jazdy po polskich drogach.

Uwzględniając powyższe, stoimy na stanowisku, że nowelizacja ustawy jest w tym zakresie konieczna. Warto dodać, że nie tylko autor petycji, ale również szereg innych osób, które dowiedziały się, że taka petycja trafiła do Sejmu i podjęto działania na rzecz nowelizacji ustawy, zareagowało bardzo aktywnie i niezwykle mocno wsparło tę inicjatywę. Pamiętajmy, że osoby niesłyszące natrafiają na rynku pracy na ogromne trudności,

kiedy starają się pozyskać dobrze płatną pracę. Z drugiej strony, spośród niesłyszących mogą się rekrutować bardzo wartościowi pracownicy, których potrzebują polskie firmy przewozowe. Mamy więc do czynienia ze stykiem dwóch bardzo ważnych społecznych interesów: z jednej strony jest interes niesłyszących, którzy chcieliby pracować jako kierowcy, z drugiej strony interes pracodawców, którzy poszukują pracowników do swoich firm zajmujących się przewozem towarów. Na tym tle pojawiła się nasza inicjatywa ustawodawcza. Bardzo proszę Wysoką Komisję o jej pozytywne rozpatrzenie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Zgodnie z procedurą, w tej chwili przystępujemy do dyskusji ogólnej nad przedłożonym projektem. Zacznijmy od zapoznania się ze stanowiskiem ministerstwa. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Bogdan Oleksiak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, resort wypowiadał się już na ten temat. Przedłożoną inicjatywę popieramy, uważamy ją za słuszną i stoimy na stanowisku, że osobom niesłyszącym lub niedosłyszącym należy umożliwić uzyskanie uprawnień kategorii C, które pozwolą im na wykonywanie zawodu kierowcy w sposób profesjonalny. Jesteśmy za tym, ale widzimy inną drogę dojścia do celu. Zgodnie z przepisami ustawy o kierujących pojazdami minister zdrowia wydaje właściwe rozporządzenie, które określa procedurę wymaganą do otrzymania prawa jazdy kategorii C. W każdym przypadku lekarz specjalista musi stwierdzić, czy osoba niesłysząca lub z inną wadą, może prowadzić pojazd ciężarowy.

Ostateczna decyzja w tej kwestii zostanie podjęta przez parlamentarzystów, w tej chwili dopiero zaczynamy dyskutować, ale w naszej ocenie całkowicie wystarczyłoby zmienić rozporządzenie ministra zdrowia. Uważamy, że ono powinno być zmienione w takim zakresie, który umożliwiłby osobom niesłyszącym prowadzenie pojazdów ciężarowych.

Przypominam, że ustawa stwierdza jedynie, iż jest potrzebne określone zaświadczenie, ale o tym, czy zostanie wystawione, decyduje wyłącznie lekarz. Istotne dla wydanie takiego zaświadczenia jest spełnienie warunków jego wydania i to co ma się w nim znaleźć, a to akurat określa rozporządzenie ministra zdrowia. Jak powiedziałem, uważamy, że wystarczająca byłaby zmiana rozporządzenia, ale ponieważ popieramy ideę zmiany, uszanujemy każdą decyzję parlamentu w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Zanim przejdziemy do głosów z sali, chciałbym jeszcze usłyszeć opinię Biura Legislacyjnego na temat proponowanej nowelizacji. Czy macie państwo jakieś uwagi do projektu na tym etapie prac? Ponieważ nie widziałem zgłoszeń, przynajmniej na razie, ze strony posłów, chciałbym wykorzystać obecność panów legislatorów i uzyskać odpowiedź na pytanie, jakie jest wasze stanowisko w tej sprawie? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Sławomir Osuch:

W naszej ocenie problem sprowadza się do zmiany pierwszej, czyli dodania w art. 3 po ust. 3 ust. 3a. Zmiana druga, czyli dodanie w art. 56 ust. 4, nie budzi naszym zdaniem wątpliwości. Pozostaje jednak kwestia zmiany pierwszej. Jeśli o nią chodzi, to nie tylko Biuro Analiz Sejmowych, ale również Ministerstwo Spraw Zagranicznych wyraziło wątpliwości odnośnie do tego, czy ta zmiana jest zgodna z dyrektywą europejską. W materiałach znajduje się także pismo ministra rodziny, pracy i polityki społecznej, który wskazuje, że projektowane rozwiązania należałoby wprowadzić, ale jednocześnie zauważa, że nie wolno tego czynić bez konsultacji z lekarzami, to przede wszystkim, ale także ze specjalistami z zakresu ruchu drogowego, którzy powinni się wypowiedzieć, czy tak daleko posunięta liberalizacja przepisów nie niosłaby ze sobą dodatkowego niebezpieczeństwa na naszych drogach.

Oprócz tego minister pracy, podobnie jak pan dyrektor Oleksiak, wskazuje, że rozpatrywana kwestia jest obecnie uregulowana – co prawda w sposób negatywny i stąd

wywodzi się inicjatywa ustawodawcza – w załączniku nr 3 do rozporządzenia ministra zdrowia. Wychodzimy z założenia, panie przewodniczący, że w pracach merytorycznych nad rozporządzeniem ministra zdrowia brali udział także lekarze i specjaliści, ale wydaje się, nawet bez pytania ministra zdrowia, iż jego przedstawiciele nie brali udziału w pracach nad nowelizacją. Tak wynika ze zgromadzonej przez Komisję Ustawodawczą dokumentacji. Przedstawiciele ministra zdrowia nie brali udziału w pracach, co dziwi tym bardziej, że minister jest gospodarzem odpowiedniego aktu wykonawczego wydanego na podstawie ustawy o kierujących pojazdami. Naszym zdaniem bez jasnego stanowiska rządu będzie bardzo trudno w kwestii dotyczącej zmiany pierwszej podjąć, delikatnie mówiąc, odpowiedzialną decyzję odnośnie do tego, czy przyjąć zaproponowane rozwiązanie, czy je odrzucić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie mecenasie. Zapraszam do dyskusji. Proszę przedstawiać się do mikrofonu.

Prezes Zarządu Głównego Polskiego Związku Głuchych Krzysztof Kotyniewicz:

Dzień dobry państwu, Krzysztof Kotyniewicz, prezes Zarządu Głównego Polskiego Związku Głuchych. Proszę państwa, bardzo mnie cieszy fakt, że przychylacie się do wprowadzenia zaproponowanych zmian, natomiast pewien niepokój wywołało u mnie stanowisko przedstawiciela resortu infrastruktury, który, jak się wydaje, sugerował przeniesiecie odpowiedzialności w całości na Ministerstwo Zdrowia.

Szanowni państwo, być może część z was pamięta, jak w poprzedniej kadencji Sejmu osobom głuchym chciano zabronić możliwości wyrobienia prawa jazdy kategorii B. Na szczęście w porę z tego pomysłu się wycofano. Wspólnie z siedzącym obok mnie panem Piotrem Kowalskim braliśmy wówczas udział w posiedzeniu komisji w Ministerstwie Zdrowia. Staraliśmy się wtedy przekonać lekarzy do tego, aby umożliwili głuchym i słabo słyszącym także zdawanie egzaminu na prawo jazdy kategorii C. Po długiej i burzliwej dyskusji udało nam się jedynie przekonać lekarzy odnośnie do osób słabo słyszących i do egzaminu na prawo jazdy kategorii B. Lekarze w żadnym razie nie chcieli zgodzić się na wydanie zgody osobom głuchym, ponieważ stwierdzili, że nie są w stanie określić, czy osoba głucha będzie w stanie skomunikować się z otoczeniem, a przede wszystkim uznali, że nie posiadają odpowiednich kompetencji, aby stwierdzić stan faktyczny.

Chciałabym gorąco prosić, aby planowane zmiany zostały wprowadzone na poziomie ustawy. Sprawi to, że odpowiednie komisje w Ministerstwie Zdrowia będą musiały zająć się problemem w należyty sposób. Osobiście, w dzisiejszych czasach, nie widzę żadnych przeszkód, które uniemożliwiałyby osobom głuchym staranie się o prawo jazdy kategorii C. Przywołując słowa pana posła Piechoty, przypomnę, że w Polsce i tak głusi kierowcy ciężarówek jeżdżą po naszych drogach. Tyle że prawo jazdy zrobili w Anglii, Szwecji lub w Irlandii. W tej chwili posiadamy bardzo rozwiniętą technologię, która naprawdę kompensuje problemy związane z komunikowaniem się osób głuchych. Z tą kwestią nie ma obecnie najmniejszych problemów.

Warto także, tak mi się wydaje, zwrócić uwagę na to, jakimi kierowcami są głusi. Najlepiej ilustruje to statystyka wypadków. Ile osób głuchych jest sprawcami wypadków? Mało tego, osoba głucha szybciej zauważy służby ratownicze i porządkowe niż osoba słysząca, która jedzie z włączonym radiem. Kończąc, wnoszę o to, aby zmiany w prawie zostały wprowadzone na poziomie ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Paul, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym podejść do tematu trochę z innej strony, a mianowicie od strony czysto praktycznej. Przez kilkanaście lat prowadziłem ośrodek szkolenia kierowców i uczyłem jeździć także osoby głuche i niedosłyszące. Mogę państwu z całkowitą odpowiedzialnością powiedzieć, że takie osoby nie stwarzają na drogach żadnego zagrożenia, podkreślam, żadnego zagrożenia. Wiele godzin przejeździłem z takimi osobami i wiem, o czym mówię. Na początku mogły być oczywiście jakieś problemy z komunikacją, mam na myśli kwestie techniczne związane z nauką

jazdy, ale kiedy już ustaliliśmy język gestów, który znak oznacza jaki manewr itd., nie było najmniejszych kłopotów. Osoby niesłyszące nie stanowią zagrożenia na drodze. Mówię to z całą stanowczością i bardzo proszę, abyście państwo uwzględnili mój głos przy podejmowaniu decyzji. Jestem przekonany, że niesłyszący mogą zostać dopuszczeni do prowadzenia pojazdów ciężarowych. One nie stwarzają zagrożenia, to po pierwsze, a umożliwiając im zdobycie prawa jazdy kategorii C niewątpliwie bardzo im pomagamy. Niesłyszący mają szereg ograniczeń w zdobyciu dobrze płatnej i interesującej pracy. Wprowadzając tę nowelizację, możemy im bardzo pomóc. Jeszcze raz proszę o uwzględnienie mojej opinii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Czy są inne głosy w dyskusji? Bardzo proszę.

Przedstawiciel Polskiego Związku Głuchych Piotr Kowalski:

Piotr Kowalski, Polski Związek Głuchych. Chciałbym uzupełnić wcześniejsze wypowiedzi. Pierwsza sprawa dotyczy badania słuchu i tego, co tak naprawdę miałby zbadać lekarz. Szanowni państwo, lekarz nie jest w stanie zbadać, a zresztą nie ma ku temu kompetencji, aby sprawdzić, tak jak jest na przykład w Anglii, czy osoba głucha będzie potrafiła przy pomocy smsa powiadomić o zdarzeniu służby ratunkowe, albo czy potrafi skorzystać z pośrednictwa tłumacza języka migowego przez internet w celu skomunikowania się z pogotowiem ratunkowym. Wymienione kwestie nie znajdują się dziś w naszym kraju w zakresie obowiązkowych badań lekarskich. Rozwiązanie stosowane w Anglii zwraca przede wszystkim uwagę na fakt, że nie jest istotne, jaka jest wada słuchu danego człowieka, tylko jak on z daną wadą funkcjonuje. Te sprawy znajdują się jednak poza zakresem badań polskich lekarzy.

Druga rzecz, na którą chcę zwrócić uwagę, bardzo często gdzieś umyka w trakcie takich spotkań jak dzisiejsze. Chodzi o to, że osoba głucha doskonale wie, że nie słyszy. Ta konkluzja jest ekstremalnie ważna. Każdy z nas słyszących, posiadających prawo jazdy, myśli sobie, że byłoby mu niezwykle ciężko kierować pojazdem, gdyby nie słyszał, co się dzieje wokół. Ponieważ jednak głuchy wie, że nie słyszy, przyjmuje całkowicie inną strategię działania. Mówiąc wprost, rozgląda się o wiele częściej, jest o wiele bardziej uważny i skoncentrowany na prowadzeniu pojazdu. Głuchy podczas jazdy nie słucha radia, nie irytuje go treść podawanych wiadomości itd. Na ten fakt należy zwrócić baczną uwagę. Jak zostało powiedziane, osoby głuche nie powodują większej liczby wypadków niż osoby słyszące. Jest przeciwnie. Proporcjonalnie sytuacji tego typu z udziałem głuchych jest odpowiednio mniej.

I ostatnia rzecz. Gdyby celem dyrektywy faktycznie było ograniczenie osobom niesłyszącym możliwości ubiegania się o prawo jazdy kategorii C, to w każdym z krajów, w których głusi prowadzą ciężarówki, musiałoby dojść do interwencji Komisji Europejskiej. Takich interwencji nie ma, a co więcej, głusi kierowcy ciężarówek poruszają się już także po polskich drogach.

Jak powiedział pan prezes Kotyniewicz, sytuacja osób głuchych na rynku pracy jest bardzo trudna. Praca w charakterze kierowców ciężarówek byłaby dla niesłyszących atrakcyjną ofertą. Jest to dobrze opłacany zawód, bardzo pożądany przez osoby głuche. Warto zauważyć, że kierowca ciężarówki wcale nie musi mieć wiele bezpośredniego kontaktu z innymi użytkownikami drogi. Jeżeli koszt społeczny ograniczy się do zmniejszenia liczby kierowców korzystających z CB radio, to wydaje się, że spokojnie można się zgodzić na tego rodzaju koszt.

Jeszcze jedna kwestia. Dlaczego nie rozporządzenie ministra zdrowia? Dlatego, że przypomnę, iż to komisja resortu zdrowia doprowadziła do sytuacji, że w pewnym momencie w ogóle nie można było uzyskać prawa jazdy kategorii B. Nie wiem, jak jest teraz, ale wcześniej w resortowym zespole nie było nawet jednej osoby, która posiadałaby praktyczne doświadczenie z osobami głuchymi. Jedynymi osobami, które mogły cokolwiek powiedzieć na temat sytuacji osób głuchych, był pan prezes Kotyniewicz, byłem ja i był pan prof. Skarżyński, który w dodatku koncentrował się na sytuacji osób po wstawieniu implantów słuchu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę kolejnego mówcę. Proszę się przedstawić.

Prezes Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom „SPINKa" Krzysztof Marciniak:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Krzysztof Marciniak, jestem prezesem Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom „SPINKa" i jednocześnie pracownikiem Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, w którym zajmuję się m.in. mobilnością motoryzacyjną osób z różnymi niepełnosprawnościami.

Szanowni państwo, w pełni popieram to, co powiedzieli moi poprzednicy. Jestem praktykiem. W instytucie posiadamy specjalistyczny ośrodek nauki jazdy, w którym codziennie mam do czynienia z osobami posiadającymi różne dysfunkcje. Głównie są to dysfunkcje narządów ruchy, ale zdarzają się także dysfunkcje narządów mowy. My te osoby uczymy jeździć. Proszę mi wierzyć, że praca z tymi osobami nie jest wcale trudniejsza od pracy z osobami, które są w pełni sprawne. Można powiedzieć, że jest wręcz przeciwnie.

W naszym instytucie przeprowadziliśmy pewne badanie. Na szczęście to zjawisko dało się zbadać. Chodziło o sprawdzenie stopnia koncentracji w trakcie zajęć praktycznych z jazdy. Porównywaliśmy ze sobą osobę całkowicie sprawną i kursanta z dysfunkcją narządu słuchu. Co się okazało? Na 50 zbadanych osób ponad 70% osób z dysfunkcją w trakcie nauki było o ponad 30% bardziej skoncentrowanych niż osoby w pełni sprawne. To chyba o czymś świadczy. To zjawisko lekarze tłumaczą w prosty sposób. Chodzi o to, że osoba z dysfunkcją narządu mowy i słuchu uaktywnia zupełnie inne obszary mózgu niż te, które są standardowo aktywne u osób całkowicie sprawnych. W ten sposób posiadana niedoskonałość jest kompensowana.

Kilka zdań na temat efektów praktycznych. Co miesiąc z naszego ośrodka wypuszczamy od 3 do 5 kursantów, którzy zdają egzaminy na prawo jazdy. Przygotowaliśmy unikatowe urządzenie, które nazywa się GRASER. Tak brzmi skrót, ale wywodzi się on od pełnej nazwy, czyli tzw. graficzny system emisji rozkazów. Jest to niejako wyższy poziom tego, o czym wspominał pan poseł, nawiązując do swojej praktyki instruktorskiej. Posługiwanie się w samochodzie określonymi gestami przenieśliśmy o szczebel wyżej. W trakcie szkoleniowej jazdy kursant ma przed sobą malutki monitor. Kiedy instruktor wyda polecenie, na ekranie wyświetla się graficzna wersja rozkazu. Inaczej mówiąc, polecenie instruktora jest przekładane każdorazowo na obraz, który jest dla kursanta zrozumiały, gdyż poznaje jego znaczenie wcześniej, podczas zajęć teoretycznych.

Szanowni państwo, w tej chwili przygotowujemy dla Poczty Polskiej grupę kierowców samochodów dostawczych, którzy będą mogli pracować jako pocztowi kurierzy. I jeszcze jedna bardzo pozytywna informacja. Jesteśmy już po rozmowach z Instytutem Medycyny Pracy w Łodzi. Pani prof. Bortkiewicz podjęła decyzję, żebyśmy opracowali program szkoleń dla lekarzy orzeczników, bardzo szeroki program, który pozwoli orzecznikom posiąść wiedzę na temat tego, czym dysponuje współczesna technika. Oni jej po prostu nie znają i nie ma w tym nic dziwnego. Chcemy lekarzy orzeczników w tę wiedze wyposażyć. Będzie to wiedza praktyczna i jednocześnie specjalistyczna. Mamy nadzieję, że zmieni ona sposób spojrzenia lekarza orzecznika na możliwości osoby niesłyszącej.

Podsumowując, w pełni popieramy inicjatywę nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan Mirosław Przewoźnik, bardzo proszę.

Dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych Mirosław Przewoźnik:

Mirosław Przewoźnik, dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych.

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pełnomocnik rządu ds. osób niepełnosprawnych, pan Krzysztof Michałkiewicz, skierował w związku z omawianym projektem, oprócz pisma, na które powoływał się pan mecenas, także pismo do Szefa Kancelarii Sejmu, w którym poparł w pełni przedłożony projekt. Decyzję, czy zmiana zostanie wprowadzona w drodze ustawy, czy rozporządzenia, pozostawiamy Wysokiej

Komisji i właścicielowi ustawy, tzn. Ministerstwu Infrastruktury. Chcielibyśmy jednak zwrócić uwagę na dostępność egzaminów praktycznych i teoretycznych dla osób niesłyszących. Chodzi zwłaszcza o współudział tłumaczy języka migowego. Dostrzegamy w tym miejscu pewną niespójność, ponieważ konieczna byłaby jednoczesna zmiana rozporządzenia ministra infrastruktury w zakresie możliwości zgłaszania się na egzamin z własnym tłumaczem. Mogłoby to stanowić podstawę do ewentualnego stwierdzenia nierówności wobec prawa.

W OSR do ustawy mówi się o 20 tys. złotych, jeśli chodzi o wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Mamy takie zapewnienie jeśli chodzi o obligatoryjny udział tłumaczy języka migowego, ale wtedy w rozporządzeniu trzeba będzie zrezygnować z możliwości posiadania własnego tłumacza. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos w dyskusji? Poseł Piechota, bardzo proszę.

Poseł Sławomir Piechota (PO) – spoza składu Komisji:

Szanowni państwo, myślę, że dzisiejsza dyskusja jest głównie symboliczna i dotyczy sfery, która została już jednoznacznie rozstrzygnięta w momencie, gdy Polska ratyfikowała Konwencję o prawach osób niepełnosprawnych. Od tamtego momentu powinniśmy konsekwentnie usuwać wszelkie przejawy dyskryminacji niepełnosprawnych. Nie mam wątpliwości, że pozostawienie ministrowi zdrowia decyzji, czy osoba niesłysząca może w ogóle ubiegać się o prawo jazdy, jest cały czas przejawem dyskryminacji, która ciągle jeszcze tkwi w naszym prawodawstwie.

Stanowiska Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Biura Legislacyjnego utwierdzają mnie jedynie w przekonaniu, że na tym poziomie nie ma możliwości wprowadzenia zmiany w przepisach. To byłoby oczywiście najprostsze i najbardziej oczywiste, tyle że w resorcie zdrowia jest głęboko zakorzenione przekonanie, iż osoba niepełnosprawna, tylko z samego faktu niepełnosprawności, nie posiada zdolności do wykonywania określonych czynności.

Proszę państwa, chyba jest oczywiste, że nowelizacja ustawy nie likwiduje obowiązkowych badań lekarskich. Jeśli ktoś tak sądzi, to mamy do czynienia z głębokim nieporozumieniem. Badania lekarskie przechodzą i będą przechodzić wszyscy kandydaci ubiegający się o prawo jazdy. Musi je przejść także osoba niesłysząca. Chcemy jednak wreszcie przesądzić, iż sam fakt, że ktoś nie słyszy nie może stanowić przeszkody uniemożliwiającej danej osobie ubieganie się o prawo jazdy kategorii C. Taka osoba musi zaliczyć odpowiednie szkolenie i przejść wymagane badania oraz zdać egzamin, musi wykazać się umiejętnościami praktycznymi, jak każdy inny kandydat na kierowcę.

Ratyfikowana przez Polskę konwencja, przypomnę, że została ona ratyfikowana za zgodą wyrażoną w ustawie, ma pierwszeństwo przed prawem krajowym. Można by zatem powiedzieć, że w świetle tej konwencji rozporządzenie ministra zdrowia i praktyka stosowana przez Ministerstwo Zdrowia stanowią naruszenie tejże konwencji. Ten konflikt norm już dawno powinien zostać usunięty. Widzimy jak szerokie i trwałe są przejawy trwania w stanowisku dyskryminującym osoby niepełnosprawne, chociaż wydaje się je nieco skrywać poprawność polityczna. Tak czy inaczej, naszym zdaniem, konieczne jest ustawowe uregulowanie tych kwestii. Musi to być prosta i jednoznaczna regulacja. Fakt, że ktoś nie słyszy, nie może stanowić przesłanki wykluczającej daną osobę z ubiegania się o prawo jazdy kategorii C.

Druga kwestia jest całkiem oczywista. Po polskich drogach jeżdżą przecież niesłyszący kierowcy ciężarówek, którzy uzyskali prawo jazdy za granicą. Jeśli chcielibyśmy być konsekwentni, to powinniśmy uznać, że takie osoby nie mają prawa kierować ciężarówką na polskiej drodze. Jeżeli tak, nasza Policja lub Straż Graniczna powinny pojazdy prowadzone przez niesłyszących zatrzymywać na polskiej granicy i zabraniać im wjazdu na teren Polski. Czy ktoś ma tego rodzaju pomysły? Przecież nie.

Szanowni państwo, jeśli akceptujemy poruszanie się po naszych drogach niesłyszących kierowców, którzy uzyskali prawo jazdy w innych krajach Unii Europejskiej i poruszają się po naszych drogach bezpiecznie, to nie ma żadnego powodu, najmniejszego, aby

obywatelom polskim, którzy nie słyszą, zabronić ubiegania się o prawo jazdy kategorii C. Uważam, także w świetle dzisiejszej dyskusji, że rozstrzygnięcie tej kwestii w ustawie jest niezbędne. Jest rzeczą oczywistą, że w takiej sytuacji rozporządzenie ministra zdrowia nie będzie mogło stać w sprzeczności z regulacją ustawową. Chodzi o rozstrzygnięcie na poziomie praw obywatelskich, a nie z zakresu kwestii medycznych. Są to dwa całkowicie różne obszary. Raz jeszcze proszę Wysoką Komisję o poparcie przedłożonej inicjatywy i przyjęcie zaproponowanego projektu ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Czy są jeszcze jakieś uwagi na temat projektu ustawy? Ponownie poseł Piechota, bardzo proszę.

Poseł Sławomir Piechota (PO) – spoza składu Komisji:

Chciałabym podkreślić jeszcze jedną kwestię, panie przewodniczący. Komisja Ustawodawcza, po przeprowadzeniu dyskusji, analizując zarówno stanowisko Ministerstwa Spraw Zagranicznych, jak i Biura Analiz Sejmowych, ale uwzględniając także stanowisko wyrażone przez dyrektora Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej, jednomyślnie uznała, że zaproponowany projekty ustawy jest dopuszczalny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są inne głosy w dyskusji? Nie widzę. Szanowni państwo, w międzyczasie rozmawialiśmy w gronie prezydium o powołaniu podkomisji do rozpatrzenia procedowanego projektu ustawy. Powołanie podkomisji wydaje nam się uzasadnione ze względu na pewne okoliczności, o których była mowa w dyskusji. Naszym zdaniem podkomisja będzie najlepszym rozwiązaniem i pozwoli na spokojne przeanalizowanie wszelkich aspektów zagadnienia.

Składam propozycję powołania podkomisji. Na razie nikt nie zgłosił wniosku o wysłuchanie publiczne. Pozostając w zgodzie z kwestiami formalnymi, postawię jednak pytanie, czy ktoś zgłasza wniosek o wysłuchanie publiczne? Nikt nie zgłasza takiego wniosku. Nie widzę także nowych zgłoszeń do dalszej dyskusji. Wobec tego stwierdzam zakończenie pierwszego czytania.

W imieniu prezydium Komisji proponuję powołanie dziewięcioosobowej podkomisji do rozpatrzenia projektu ustawy z druku nr 2090. Proszę przedstawicieli klubów o zgłaszanie kandydatów do podkomisji. Jeśli chodzi o Prawo i Sprawiedliwość, to do prac w podkomisji zgłaszam następujących parlamentarzystów: pana posła Ławniczaka – czy jest na sali? Niestety nie ma.

Czy pan chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę.

Przedstawiciel PZG Piotr Kowalski:

Chcę tylko zapytać, czy panie posłanki i panowie posłowie na pewno jesteście przekonani, że konieczne jest powołanie podkomisji? Projekt ustawy wydaje się być dopracowany merytorycznie, wszelkie wątpliwości udało się chyba rozwiać, a zatem może nie trzeba powoływać podkomisji? Mówię teraz przede wszystkim w imieniu członków Polskiego Związku Głuchych i generalnie, w imieniu wszystkich osób głuchych żyjących w naszym kraju. Ci ludzie od wielu lat czekają na takie rozstrzygnięcie. Rozumiem, że dodatkowe trzy miesiące nikogo nie zbawią, ale nie wiem, czy ta zwłoka jest potrzebna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Szanowni państwo, faktycznie przekonsultowaliśmy tę kwestię w gronie prezydium Komisji i doszliśmy do wniosku, że istnieje potrzeba powołania podkomisji. Nie negujemy inicjatywy ustawodawczej, wprost przeciwnie, staramy się jej wyjść naprzeciw, ale proszę zauważyć, iż jest przynajmniej kilka kwestii, które wymagają jednoznacznego i szczegółowego doprecyzowania. Między innymi ta, kto ma sfinansować przeprowadzenie egzaminu z udziałem tłumacza języka migowego. Przypomnę, że ośrodki egzaminujące znajdują się na własnym rozrachunku i dlatego nie mogą działać charytatywnie.

Ktoś musi pokryć koszty ich działania. Ponieważ żyjemy w państwie, który ma środki na ten cel, musimy jedynie doprecyzować sposób ich wydatkowania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń. Powracamy zatem do zgłaszania kandydatów do pracy w podkomisji. Pan przewodniczący Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

W imieniu Platformy Obywatelskiej zgłaszam posłów Cezarego Grabarczyka i Stanisława Żmijana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Ze strony Prawa i Sprawiedliwości proponuję następujących posłów: Jerzego Bieleckiego, Wojciecha Buczaka, Aleksandra Mrówczyńskiego, Piotra Króla i Bogdana Rzońcę. I jeszcze pana posła Jerzego Paula, który jest specjalistą w tej dziedzinie. Czy pan poseł Paul wyraża zgodę?

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Tak, wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. W tej sytuacji mamy nieco za dużo kandydatów PiS, dlatego wycofuję swoją osobę.

Proszę o kandydata Kukiz'15. Pan poseł Kobylarz, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Proponuję posła Roberta Mordaka. Jest dziś co prawda nieobecny, ale z pewnością wyrazi zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pozostała nam jeszcze Nowoczesna. Poseł Misiło, bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

W imieniu klubu Nowoczesna zgłaszam pana posła Mirosława Suchonia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. W ten sposób skompletowaliśmy skład podkomisji. Po zakończeniu posiedzenia proszę członków podkomisji o podejście do stołu prezydialnego w celu ukonstytuowania się i dokonania wyboru przewodniczącego.

Przedstawicieli strony społecznej pragnę uspokoić, że prace podkomisji wcale nie muszą trwać trzy miesiące. Podkomisja zajmie się problemem w miarę szybko i proszę być dobrej myśli, jeśli chodzi o czas jej pracy. Jak państwo zauważyliście, wśród członków Komisji dał się zauważyć duży konsensus co do meritum nowelizacji. Pozostaje jedynie usunąć pewne formalne niedogodności i tym zajmie się podkomisja, przy współpracy przedstawicieli resortu infrastruktury i resortu zdrowia.

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji.